BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 października 1936 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

O jednolitą interpretację terminów i skrótów handlowych w handlu międzynarodowym

W ciągu bieżącego miesiąca ma się ukazać zbiór zasad jednolitego interpretowania niektórych terminów handlowych i skrótów najbardziej rozpowszechnionych w zakresie handlu międzynarodowego. Kilkuletnie prace nad redagowaniem tego zbioru zostały dopiero co ukończone przez Komitet Terminów Handlowych Międzynarodowej Izby Handlowej. Spodziewać się należy, że zbiór ten przyczyni się do ułatwienia porozumienia pomiędzy stronami w zakresie transakcyj handlowych na rynku międzynarodowym, gdyż jest niewątpliwie w interesie handlu międzynarodowego, aby sfery handlowe rozmaitych państw mogły się jak najdokładniej porozumieć co do jednolitego interpretowania rozmaitych terminów i skrótów, jakie używane są w umowach handlowych. Różnorodność interpretacji, jaka się spotyka obecnie, jest stałym utrudnieniem w wymianie międzynarodowej. Jest ona przyczyną nieporozumień, sporów, uciekania się do sądów, co ze swej strony pociąga za sobą stratę czasu i pieniędzy.

Pochodzenie trudności dla importerów i eksporterów na tle różnic interpretacji terminów handlowych i skrótów są dwojakiego rodzaju: Po pierwsze na skutek braku dostatecznego porozumienia się, po drugie na skutek braku jednolitości w interpretacji terminów.

Jako na przykład trudności pierwszego rodzaju możnaby wskazać na wypadek następujący: Sprzedawca, zawierający umowę z nabywcą zagranicznym na zasadzie fob. przypuszcza w dobrej wierze, że do jego obowiązków należy jedynie załadowanie na własny rachunek towaru na statek w porcie w określonym terminie; tymczasem spostrzega po niewczasie, że nabywca liczył się z tym, że towar będzie również zaasekurowany. Albo inny przykład bardziej rozpowszechniony: sprzedawca, który załatwił transakcję na zasadzie cif dowiaduje się, że nabywca liczył się z tym, że opłacone zostaną poza asekuracją i frachtem również koszty konsularne dotyczące towaru. Jeżeli kupcy nie są obznajmieni z góry ze znaczeniem terminów, użytych w kontrakcie przy sprzedaży towaru za granicę, stoją oni wobec rozmaitego rodzaju trudności, powstających na skutek nieporozumień, dotyczących praw i zobowiązań stron.

Międzynarodowa Izba Handlowa już do pewnego stopnia przyczyniła się do rozwiązania tego zadania publikując broszurę p. t. „Terminy Handlowe", w której podane było znaczenie niektórych terminów, używanych w 35 państwach przy kontraktach sprzedaży. Dzięki temu wydawnictwu kupiec mógł przynajmniej wiedzieć, czy firma zagraniczna, z którą on jest w stosunku przywiązuje to samo znaczenie do użytego terminu, a w razie różnicy może się zorientować na czym ona polega.

Ale i to okazało się niewystarczającym dla usunięcia nieporozumień, gdyż brak jednolitości interpretacyj jest głównym źródłem znacznych trudności. Jeżeli strony z góry nie ustalą wyraźnie jaka z możliwych interpretacyj powinna być zastosowana do umowy, a zdarza się to rzadko, ryzykują one stanąć wobec trudności tak jak gdyby nigdy nie wiedziały o tym, że istnieje kilka sposobów in-

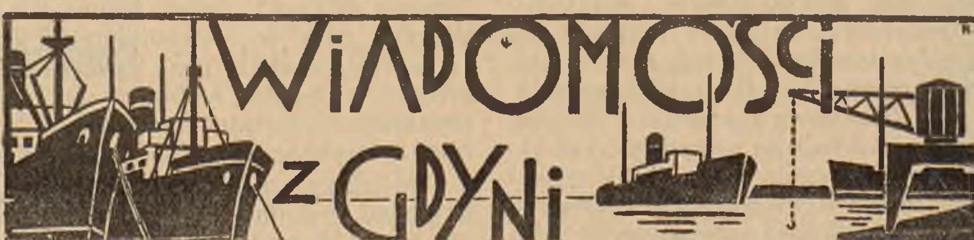
terpretacji. Powracając do wyżej przytoczonego przykładu. zdarzyć się może, że jeżeli nawet sprzedawca spostrzeże się zawczasu, że nabywca zagraniczny oczekuje od niego pokrycia opłat konsularnych, nie znaczy to bynajmniej, że jest on gotów opłacić je lub że wkalkulował je w cenę przez siebie ustaloną. W rezultacie będzie on musiał znowu tracić czas i pieniądze na korespondowanie ze swym kontrahentem w celu ustalenia, że pierwotna cena ma być utrzymana tylko w tym wypadku o ile nabywca pokryje opłaty konsularne. Może nawet powstać potrzeba zawarcia nowej umowy na odmiennych podstawach. W tych właśnie wypadkach zasady jednolitego interpretowania terminów handlowych znajdują rację bytu. Jeżeli w ofercie pierwotnej i jej przyjęciu znajdujemy powołanie się na zasady, opracowane przez wspomniany Komitet Międzynarodowej Izby Handlowej, to intencje stron, w zakresie interpretacji są z góry ustalone, i każdy wie dokładnie czego należy się trzymać pod tym względem.

Wspomniane zasady odpowiadają więc zadaniom czysto praktycznym. Komitet Terminów Handlowych miał na celu dopomóc stronom nie będącym w stanie powoływać się na umowy standartowe, lub na warunki ogólne sprzedaży istniejące w pewnych branżach handlu przystosowania się dobrowolnie do szeregu prawideł, które przyczynią się do usunięcia, już z góry pewnych nieporozumień wynikłych na tle kontraktów zawartych z firmami zagranicznymi na podstawie terminów lub skrótów dobrze znanych. lecz niedostatecznie zrozumianych.

Komitet nie brał pod uwagę ani też nie było jego zamiarem, aby zasady obecnie opracowane służyły za podstawę do konwencji międzynarodowej, któreby w następstwie poszczególne rządy wcieliły do prawodawstwa swoich krajów i któreby przez to nabrały moc prawa wobec kontrahentów wszystkich państw. Zasady te dotyczą jedynie świata kupieckiego. Każda ze stron w swoich umowach ma zupełnie wolną rękę powoływać się na zasady Międzynarodowej Izby Handlowej i jest oczywistym, że w razie gdyby wzajemne porozumienie nie nastąpiło. zasady te nie mogą być interpretowane w sensie obowiązującym dla stron.

Jest oczywistym, że nadać w umowie jednolite znaczenie, używanym terminom jest bardziej pożądane, niż po niewczasie ustalać podstawę do interpretacji. Prace Komitetu obliczone były na to, aby z góry utrudnić powstawanie zatargów i stworzyć szereg ułatwień w handlu międzynarodowym, przez redagowanie zasad interpretacji w sposób możliwie jasny i dokładny na jaki pozwala przedmiot tak skomplikowany.

Spodziewać się należy, że wyżej wyłuszczona sprawa znajdzie zrozumienie w kołach handlowych polskich zwłaszcza zaś w tych sferach, które mają do czynienia z handlem międzynarodowym. Zaznajomienie się ze zbiorem zasad opracowanych przez Komitet Terminów Handlowych Międzynarodowej Izby Handlowej jest zwłaszcza wskazane dla firm, pracujących w rozmaitych dziedzinach na terenie portu gdyńskiego.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 19 października odbyło się pod przewodnictwem prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego omówione zostały sprawy, mające stanowić przedmiot obrad Plenarnego Zebrania Izby, zwołanego na dzień 30 października br. W związku z tym Prezydium przyjęło projekt statutów służbowego i emerytalnego dla urzędników Izby, projekt preliminarza budżetowego Izby na rok 1937 i projekt taryf opłat administracyjnych Izby. Poza tym Prezydium załatwiło szereg spraw bieżących.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ W GDYNI.

Dnia 23 października odbyło się pod przewodnictwem radcy Izby p. Juliana Rummla posiedzenie izbowej Komisji Morskiej. W posiedzeniu tym wzięli udział wiceprezesi Izby pp. F. Kollat i dr W. Smoleń. radcowie inż. N. Korzon, K. Czerwiński, W. Jasiński, F. Marszał. J. Mazur, B. Nowacki: korespondenci: dyr B. Kasprowicz i dr Stefan Goldmann oraz dyrektor Izby dr Kulikowski i wicedyrektor J. Kawczyński.

Pierwszy punkt porządku dziennego posiedzenia Komisji stanowiło sprawozdanie z sytuacji w dziedzinie zaopatrywania okrętów (t. zw. shipchandlerka) w porcie gdyńskim. Ze złożonego sprawozdania wynikało, że za-

opatrywanie okrętów w porcie gdyńskim w ciągu ostatnich 1½ roku znacznie się rozwinęło, tak w porównaniu do I. kwartału 1935 r. kwartał III. rb. wykazał 6-cio krotny wzrost obrotu. Do tego rozwoju przyczyniła się wielka różnorodność towarów, w jakie statki w porcie gdyńskim mogą być zaopatrywane oraz cena i gatunek artykułów żywnościowych polskiej produkcji. Pod tym ostatnim względem sytuacja w porcie gdyńskim dorównuje sytuacji w innych portach zagranicznych.

W dalszym ciągu posiedzenia dyrektor Izby dr Kulikowski zdał sprawozdanie z obrad Komitetu Portowego Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych nad ostatecznym ustaleniem projektu ustawy, regulującej zagadnienie administracji portu gdyńskiego.

Zasadnicze postulaty, wysunięte przez sfery gospodarcze portowe, reprezentowane przez Izbę Gdyńską, zostały przez Komitet uwzględnione.

Na zakończenie obrad Komisja Morska rozpatrzyła kilka wniosków, dotyczących nadania koncesyj celnych oraz zaprzysiężenia rzeczoznawców izbowych. Komisja Morska wybrała również Podkomisję dla opiniowania wniosków o koncesje na publiczne i prywatne składy celne oraz podań na rzeczoznawców przy Urzędach Celnych.

INAUGURACYJNE POSIEDZENIE OPINIODAWCZEJ KOMISJI HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W wyniku Narady Gospodarczej, odbytej na początku marca br. w Warszawie, wyłoniona została przez samorządy gospodarcze: rolniczy, przemysłowo-handlowy i rzemieślniczy Międzysamorządowa Komisja Handlu Wewnętrznego z siedzibą w Warszawie. Powołanie do życia tej komisji, stało się koniecznym dla należytego przestudiowania niedomagań organizacyjnych i strukturalnych handlu wewnętrznego Polski oraz uzgodnienia stanowisk poszczególnych samorządów w stosunku do zarządzeń, jakie powinny być wydane w celu usunięcia niedomagań w handlu wewnętrznym. W związku z powstaniem tej komisji powołane zostały do życia Komisje Opiniodawcze Handlu Wewnętrznego przy poszczególnych Izbach Przemysłowo - Handlowych. Zadaniem tych Komisyj Opiniodawczych jest opracowywanie wniosków względnie zajmowanie stanowiska z punktu widzenia interesów regionalnych w sprawach, będących przedmiotem prac Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego.

W dniu 23 października odbyło się w Izbie naszej pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Bronisława Kentzera inauguracyjne posiedzenie tego rodzaju Komisji Opiniodawczej przy Izbie.

Podczas posiedzenia tego, w którym wzięło udział kilkudziesięciu przedstawicieli kupiectwa okręgu izbowego, wicedyrektor Izby T. Marchlewski, będący równocześnie delegatem Izby w Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego, przedstawił całokształt zagadnień, które stanowić mają przedmiot prac tak Międzysamorządowej Komisji jak i Komisji Opiniodawczej przy Izbie oraz przedłożył wnioski co do kolejności rozpatrzenia poszczególnych zagadnień. W wyniku dyskusji nad tymi wnioskami, w której zabierali głos radcowie Izby Korzeniewski, Stamm, Turzyński oraz pp. Suwaliński, Piątkowski, Czesław Nowacki i dyrektor Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy p. Wójcik, ustalono następującą kolejność zagadnień, nad którymi Komisja ma obradować:

1) znowelizowanie ustawy o nieuczciwej konkurencji;
2) organizacja sprzedaży artykułów monopolowych;
3) decentralizacja zakupów przez instytucje rządowe:
4) kontrola nad powstawaniem nowych przedsiębiorstw handlowych z punktu widzenia ich fachowego kierownictwa, zasobności w kapitał i t. p.

Jako zagadnienie doraźne, mające być w pierwszym rzędzie przedmiotem prac Izby w porozumieniu z Komisją Opiniodawczą wysunięta została sprawa kontroli cen i cenników. Wobec aktualności tego ostatniego zagadnienia Komisja uchwaliła zwrócić się do Izby z prośbą o natychmiastową interwencję do miarodajnych władz, celem usunięcia powstających na tym tle niedomagań. Ustalono poza tym, że posiedzenia Komisji odbywać się będą kolejno w Toruniu, Grudziądzu, Bydgoszczy i Gdyni. Po omówieniu wyżej wyszczególnionych zagadnień merytorycznych, przystąpiono do ukonstytuowania się Komisji przy czym na przewodniczącego Komisji Opiniodawczej obrany został radca Izby Sierszeński a na wiceprzewodniczących radca Melerski z Torunia, radca Korzeniewski z Grudziądza, p. Cylkowski z Bydgoszczy i p. Czesław Nowacki z Gdyni. Na sekretarza Komisji powołano p. Radojewskiego — dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

KONFERENCJA W SPRAWIE USTALENIA WYTYCZNYCH DLA PRZYSZŁOROCZNYCH TARGÓW GDYŃSKICH.

W celu ustalenia wytycznych dla działalności Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni w zakresie przygotowań programu i organizacji przyszłorocznych Targów Gdyńskich, Izba nasza zwołała w dniu 23 października konferencję, w której wzięli udział: przedstawiciel Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w osobie naczelnika Barciszewskiego. Starostowie powiatów kartuskiego i morskiego, przedstawiciel Komisariatu Rządu w Gdyni w osobie

naczelnika Mroczkiewicza, dyrektor Oddziału Gdyńskiego Banku Gospodarstwa Krajowego radca Izby W. Grabowski oraz liczni przedstawiciele przemysłu, handlu i rzemiosła.

Obradom przewodniczył wiceprezes Izby dyrektor F. Kollat. Po wygłoszeniu przez dyrektora Izby dr. Kulikowskiego krótkiego przeglądu dotychczasowych prac Towarzystwa Wystaw i Targów i rozwoju organizowanych przez nie imprez targowych i wystawowych, oraz po referacie dyrektora Towarzystwa p. Gendaszyka o projekcie programu przyszłorocznych Targów Gdyńskich, wywiązała się dyskusja nad zadaniami, jakie stoją przed Targami Gdyńskimi, jak również nad gospodarczym uzasadnieniem organizacji poszczególnych działów przyszłych Targów.

Szczególne zainteresowanie i aprobatę zebranych wywołał projekt organizacji działów, mających wykazać stopień chłonności rynku gdyńskiego i przyczynić się do gospodarczego zespolenia Gdyni z najbliższym zapleczem, zwłaszcza w dziedzinie zaopatrywania Gdyni w artykuły żywnościowe oraz działu organizacji eksportu.

Podczas konferencji ustalono również, że zorganizowanie dwu wyżej wymienionych działów, jak i działu turystyki i motoryzacyjno-drogowego przy równoczesnym utrzymaniu działów budowlanego i rybołówstwa i przemysłu rybnego, przyczynić się może do znacznego wzrostu zainteresowania Targami Gdyńskimi, zwłaszcza jeśli okres przygotowawczy zostanie należycie wykorzystany.

Na ogół wszyscy uczestnicy konferencji, biorący udział w dyskusji zgodnie wypowiedzieli się za koniecznością kontynuowania dotychczasowej działalności Towarzystwa Wystaw i Targów i podkreślali znaczenie gospodarcze organizowanych przez nie imprez.

KONFERENCJA W SPRAWIE FINANSOWANIA SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW.

Izba nasza, wychodząc z założenia, że jedną z poważnych przeszkód w dziedzinie motoryzacji kraju są trudności finansowania sprzedaży samochodów na dogodnych warunkach spłaty, przystąpiła do zbadania tej sprawy i opracowania koncepcji dla stworzenia odpowiednich warunków sprzedaży. W tym celu odbyła się ostatnio w Izbie, pod przewodnictwem dyrektora dr. J. Kulikowskiego, konferencja z przedstawicielami instytucyj bankowych w Gdyni. W konferencji wzięli udział: dyrektor W. Grabowski — Bank Gospodarstwa Krajowego, dyrektor J. Hildt — Powszechny Bank Związkowy, dyrektor M. Królikowski — Bank Zachodni, dyrektor F. Linke — Komunalna Kasa Oszczędności, dyrektor Tomaszewski — Bank Francusko-Polski i dyrektor dr Kugel — Dom Bankowy Dr Józef Kugel i Ska.

Na wstępie konferencji dyrektor Izby uzasadnił konieczność zajęcia się tą sprawą i przedstawił w ogólnych zarysach koncepcję zawiązania Syndykatu banków prywatnych i państwowych oraz przedsiębiorstw branż, zainteresowanych w rozwoju motoryzacji kraju, dla finansowania sprzedaży samochodów na zasadach ratalnych, względnie stworzenia funduszu gwarancyjnego dla zabezpieczenia ryzyka przy redyskoncie weksli nabywców w Banku Polskim.

Jako rozwiązanie doraźne do czasu zawiązania syndykatu, wysuwa się propozycja utworzenia specjalnych kontyngentów redyskontowych w Banku Polskim z prawem redyskontowania prolongacyjnych weksli „samochodowych".

W dyskusji, jaka się wywiązała, obecni na konferencji przedstawiciele gdyńskich instytucyj finansowych uznali, iż zagadnienie, przedstawione przez p. dyrektora Kulikowskiego jest wysoce aktualne i wysunęli cały szereg technicznych postulatów, w szczególności p. dyr Grabowski podkreślił konieczność prowadzenia prawidłowej polityki sprzedaży przez stosowanie sprzedaży ratalnej tylko w tych wypadkach, gdy dochody klienta z jednej strony uniemożliwiają mu nabycie samochodu za gotówkę, a z drugiej strony wystarczają na opłacenie rat przy jednoczesnym ponoszeniu kosztów eksploatacji samochodu. Wyniki dyskusji zostały przez Izbę opracowane w referacie, skierowanym do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej (bez uwzględnienia linii palestyńskiej) przewiozły we wrześniu br. ogółem 132.869,5 ton towarów, wobec 119.580 ton we wrześniu 1935 roku i 87.034 ton we wrześniu roku 1934. Jak widać miesiąc ubiegły dobrze się układa w ramy systematycznego z roku na rok wzrostu przewozów pod polską banderą.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypada 91.066,5 ton (IX. 1935: 93.198 t., IX. 1934: 52.296 t.), na import — 39.716 ton (IX. 1935: 26.375 t., IX. 1934: 21.262 ton), oraz na przewozy tranzytowe i między portami obcymi 2.087 ton (IX. 1935: 354 t., IX. 1934: 6.476 t.) Z zestawienia liczb wynika, że przewozy eksportowe już nie wzrastają od ubiegłego roku, natomiast import wzrasta niemal geometrycznie. Jak zobaczymy niżej zjawisko to zawdzięczamy nasileniu przywozowego ruchu na statkach Żeglugi Polskiej, tak na trampach jak i na liniowcach.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 76.315 ton towarów (IX. 1935: 64.738 t., IX. 1934: 44.144 t.), w tym w eksporcie 38.103 t.

(IX. 1935: 40.627 t.), w imporcie 36.123 t. (IX. 1935: 23.757 t.) i między portami obcymi i tranzytem 2.087 ton. Już w ubiegłym miesiącu zaakcentowany znaczny wzrost ładunków importowych uwydatnił się we wrześniu, jak widać z powyższego, jeszcze bardziej.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły we wrześniu ogółem 23.323 t. towarów (we wrześniu 1935: 20.429 t., we wrześniu 1934: 17.618 t.), widzimy więc przyspieszony wzrost przewozów liniowych towarzystwa, co najlepiej ilustruje silne tendencje rozwojowe jego liniowej żeglugi. W wywozie było ładunków 14.557 ton (IX. 1935: 14.089 t.), w przywozie 8.681 ton (IX. 1935: 5.986 t.), w przewozach między portami obcymi i transito — 2.087 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 50.990 ton (IX. 1935: 44.309 t., IX. 1934: 26.526 t.), w tym w wywozie 23.546 t. (IX. 1935: 26.538 t.), w przywozie 27.444 ton (IX. 1935: 17.771 t.) Na pozycje wywozowe złożyły się (w zaokrąglonych liczbach): węgiel 13.500 t., koks 4.600 t., kainit 2.700 t., drzewo 1.300 t., żelazo 1.000 t., dykta 200 t., cynk 150 t., rury 30 t., drobnica 70 t., wobec głównie węgla — 18.800 t. i soli potasowych — 7.100 t. oraz 450 t. drzewa i 175 t. koksu we wrześniu ubiegłego roku. Mimo mniejszej nieco wagowo pozycji tegoroczny wywóz na statkach towarzystwa przedstawia *znacznie większą wartość* aniżeli wywóz zeszłoroczny. Jest to mniej widoczna strona ulepszenia przewozów, — ich uszlachetnienie, które może być tylko „słownie" zaznaczone w niniejszej wagowej statystyce przewozów miesięcznych.

Na przywóz na trampach złożyły się: ruda 17.100 t., tomasyna 9.700 t., oraz: kawa — 600 t., skóry — 30 t., kakao — 16 t., wobec 14.216 t. rudy, 1.500 t. tomasyny i 2.500 t. złomu we wrześniu ubiegłego roku. I tu mamy zwiększenie wartości przewozów głównie wskutek pojawienia się grupy towarów kolonialnych, przywiezionych z portów Ameryki Centralnej na s/s „Kraków".

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 8.903 t. wobec 8.222 t. we wrześniu 1935 roku i 7.410 t. w IX. 1934. Towarów wywozowych było 5.847 t. (IX. 1935: 6.340 t.), przywozowych — 3.056 t. (IX. 1935: 1.882 t.) I w tym towarzystwie porównanie z odpowiednim miesiącem ub. roku uwydatnia znaczne zwiększenie przywozu przy nieznacznym nawet zmniejszeniu eksportu. Ogółem przewieziono na liniach do Londynu i Hull — 8.781 ton towarów, oraz 122 t. na linii dowozowej dla emigrantów Gdynia — Havre.

Wywóz — 5.827 t. szedł prawie równo na Londyn (2.040 t. i 31 koni) i Hull (2.787 ton), w tym z Gdyni: do Londynu 2.701 t. i wszystkie konie, do Hull 14.85 t.; z Gdańska do Londynu 339 t., do Hull 1.302 t. Import angielskich linij — 2.954 t. szedł: na Gdynię z Londynu 902 t., z Hull 1.746 t., na Gdańsk: z Londynu 116 t., z Hull 190 t. Jak zwykle import z Hull (1.936 t.) jest większy od londyńskiego (1.018 t.) Na linii francuskiej 97 t. weszło z Cherbourga, 5 t. z Havru, wyeksportowano zaś 20 t.

Statki „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" przewiozły ogółem we wrześniu 1.984 pasażerów i 5.285 t. towarów oraz pocztę, — wobec 839 pasażerów i 1.389 t. towarów we wrześniu ub. roku.

Statki towarzystwa odbyły w ub. roku we wrześniu 2 podróże, we wrześniu br. 4 podróże (2 przyjazdy, 2 odjazdy) na linii północno-amerykańskiej i jeden odjazd na linii południowo-amerykańskiej. Wyjechało do Ameryki Północnej 828 pasażerów, ładunku wywieziono 3.050 ton, przyjechało z Ameryki Płn. 269 pasaż. i 535 t. towarów. Do Ameryki Południowej wyjechało 887 pasażerów i wywieziono 1.700 t. towarów.

Jak widać na obu liniach (na południowo-amerykańskiej coprawda braknie dla porównania statku na wejściu), górował zdecydowanie ruch wyjściowy tak co do pasażerów jak i co do ładunku. Dla pasażerów jest to normalne zjawisko sezonu jesiennego; w ruchu towarów przewaga eksportowa znamionuje stały wzrost przewozów wywozowych na tej linii.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły węgla eksportowego 42.366,5 ton, wobec 45.231 t. w IX. 1935, ale też wykonano 15 podróży zamiast zeszłorocznych 16. We wrześniu 1934 r. nawet wykonano podróży zaledwie 12 i wywieziono 34.082 t. Wywieziono węgla do Szwecji 27.335,5 t., do Norwegii 6.305 t., do Belgii 6.305 t., do Holandii 2.776 t., do Danii 2.800 t. i do Belgii 3.150 t. Odwiedzono porty: Göteborg (trzykrotnie), Trelleborg, Slite (dwukrotnie), Rotterdam, Malmö, Hälsingborg, Aalborg, Gävle, Stockholm, Antwerpię, Slemmestad, Oslo.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W CIĄGU WRZEŚNIA BR.

W miesiącu wrześniu przepracowano godzin 13.589 minut 25 z zużyciem prądu 71.900 Kwh i przeładowano 189.773 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 117%, w ubiegłym roku 99,8%, przyrost wynosi zatem 17,2%.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WZNOWIENIE BEZPOŚREDNIEGO POŁĄCZENIA OKRĘTOWEGO POMIĘDZY POLSKĄ A WŁOCHAMI.

Wznowienie komunikacji okrętowej pomiędzy włoskimi portami a Bałtykiem przez Towarzystwo Żeglugowe La Costiera w Genui wzbudziło wielkie zainteresowanie włoskich sfer kupieckich, jak również i sfer żeglugowych, szczególnie w związku z przewidywaniem ożywienia stosunków handlowych polsko-włoskich.

S/S „Eudore", który ma opuścić na początku listopada port w Genui i zawinie do Neapolu, Bari i Sycylii w drodze do portów bałtyckich, będzie pierwszym statkiem tej linii; za nim tym samym kursem w grudniu pójdzie s/s „Nereide", a już począwszy od stycznia 1937 r. będzie ustalona obsługa regularna co 2 tygodnie.

Warto jest zaznaczyć, że kierownicy Towarzystwa La Costiera badają środki, jakie należy przedsięwziąć w celu wykorzystania możliwości portu w Gdyni dla rozwoju obrotów włoskich z rynkami bałtyckimi.

Nowa linia ma zabezpieczone poparcie ze strony kierowniczych sfer gospodarczych Sycylii, które zdecydowane są poprzeć inicjatywę La Costiera.

Z drugiej strony fakt, że po raz pierwszy statek włoski rozpoczął żeglugę regularną pomiędzy portami Adriatyku a portami morza Bałtyckiego nabiera specjalnego znaczenia ze względu na obsługę, utrzymywaną przez włoskich armatorów w centralnej Europie, jak również w Jugosławii, a to w celu zdobycia ładunków od portów jugosłowiańskich.

Inicjatywa Towarzystwa Żeglugowego La Costiera nabiera również specjalnego znaczenia ze względu na możliwości, jakie powstają dla ożywienia stosunków handlowych polsko-włoskich w chwili obecnej, na skutek wzmożenia zatrudnienia we włoskim przemyśle budowy okrętów, co powoduje wzrost popytu na produkty drzewne szlachetnych gatunków, które można będzie sprowadzać z Polski, jednocześnie brane są pod uwagę dostawy na rynek włoski z Polski bekonów i szynek, na które ostatnio cło zostało skasowane, a kontyngenty podwyższone. Ze strony włoskiej oczekiwany jest wzrost eksportu tych towarów włoskich do Polski, w które Polska w chwili obecnej zaopatruje się na droższych rynkach.

NIEMIECKIE PORTY MORSKIE W PIERWSZYM PÓŁROCZU BR.

Ogólny ruch towarów w portach Niemiec wyniósł 27,4 mil. ton w pierwszym półroczu br. wobec 21,97 mil. ton w pierwszym półroczu 1935 r., co daje wzrost obrotu o 24,7 procent. Udział w tym wzroście portów bałtyckich, a mianowicie Szczecina i Królewca przede wszystkim, wynosi 2,74 mil. ton, na 5,4 mil. ton całego wzrostu ruchu we wszystkich portach. Jak wiadomo ruch ten pomiędzy Szczecinem a Królewcem jest ruchem wewnętrznym, na który składa się przewóz węgla i innych masowych towarów. Również w ruchu pozostałych portów, na czele z Hamburgiem wzrost przypada głównie na ruch wewnętrzny, kabotażowy, podczas gdy ruch zagraniczny zwiększył się bardzo nieznacznie. W Hamburgu ruch zagraniczny jeszcze nie przewyższył obrotów w latach 1929—1931, natomiast ruch kabotażowy tego portu już daje nowe liczby rekordowe. Silnie rozwinął się w ruchu masowych towarów (ruda — węgiel) Emden, który zajmuje drugie miejsce przed Bremą. Obrót towarów w pierwszym półroczu przedstawiał się następująco: Hamburg — 10,96 mil. ton, Emden — 4,08, Brema z portami pomocniczymi — 3,33 mil. ton. Na Bałtyku: Szczecin — 3,64 mil. ton, Królewiec — 2,07 mil. ton, Lubeka — 0,92 mil. ton towarów.

BUDOWA NAJWIĘKSZEGO MAGAZYNU ROZDZIELCZEGO W EUROPIE.

Prócz trzech magazynów rozdzielczych (Verteilungsschuppen) przy Kamerun — Kai w Hamburgu, które służą celom transportu zbiorczo-rozdzielczego, port hamburski otrzyma jeszcze jeden wielki magazyn tego typu, przez równoczesną rozbudowę nabrzeża Togo (Togo—Kai) i powiększenie istniejącego już tam magazynu, wobec czego powstanie rozdzielczy magazyn portowy na drobnicę największy w Europie. Powierzchnia jego wyniesie 32.000 m². Magazyny rozdzielcze portu hamburskiego dotąd przeładowywały: w r. 1934 — 158.000 t. towarów, w r. 1935 — 222.000 t., zaś w roku bież. oczekiwane jest osiągnięcie liczby 250.000 ton. Zbyteczne nadmieniać, że nabrzeża, przy których leżą te magazyny są najnowocześniejsze, posiadają najlepsze urządzenia przeładunkowe, odpowiednią sieć kolejową i największą głębokość wody dla statków. W niektórych dniach przy tych maga-

zynach załatwia się przeładunek do 200 wagonów towarów.

ZWIĘKSZENIE PRZEWOZÓW POD SOWIECKĄ BANDERĄ.

W roku 1935 już 4.371.000 ton przewieziono pomiędzy portami Związku Sowieckiego a zagranicą. Jeszcze w roku 1931 przewieziono pod sowiecką banderą zaledwie 1.671.000 ton towarów. Również w roku bieżącym ta tendencja była nadal akcentowana: gdy w r. 1935 około 40 procent sowieckiego wywozu wyszło na sowieckich statkach, to w pierwszym półroczu br. już około 50 procent towarów wyszło pod sowiecką banderą. Odpowiednio zafrachtowany tonaż zagraniczny zmniejszył się z 4.300 tys. ton DW na 3.600 tys. ton DW.

Liczby te pochodzą z danych sowieckich i prawdopodobnie są bliskie rzeczywistości. Co najciekawsza, ażeby się zwolnić od potrzeby frachtowania obcego tonażu podniesiono sprawę transportu drzewa morzem, w tratwach. Jak wiadomo, doświadczenia dotychczasowe z morskimi tratwami są, dla dużych odległości i otwartych wód, bardzo niekorzystne, potrzeba jednakże eksportu drzewa bez zdobywania obcych walut na frachty skłania do stosowania tego sposobu. Jako doświadczeni w holowaniu tratew na morzu mają być zaangażowani szwedzcy specjaliści.

NORWEGOWIE ZAPEWNIAJĄ SWYM MŁODYM INŻYNIEROM PRACĘ NA ZAGRANICZNYCH STOCZNIACH.

Norwegowie mają mało stoczni okrętowych i zamawiają stale dużo statków na stoczniach zagranicznych. Norwescy inżynierowie budownictwa okrętowego wprawdzie są zatrudnieni u siebie, jednakże związek norweskich inżynierów stanął na stanowisku, że dla młodych sił inżynierskich praca za granicą jest nader wskazana i pożyteczna.

Z tych względów związek zwrócił się do norweskiego związku armatorów z zapytaniem czy ta instytucja nie mogłaby wywrzeć wpływu na swych członków, ażeby przy zamawianiu statków na obcych stoczniach stawiali jako warunek kontraktu przyjęcie do pracy na stoczni norweskiego inżyniera na okres budowy statku.

Wprawdzie w większości krajów ustawowo zakazane jest przyjmowanie do pracy cudzoziemców, związek inżynierów słusznie mniema jednak, że warunek otrzymania czy nieotrzymania zamówienia w zależności od ustalonego dla norweskich zamówień punktu, odnośnie zatrudnienia jednego norweskiego inżyniera na czas pracy, wystarczająco gwarantuje, że stocznia zagraniczna już sama się wystara o uchylenie w każdym określonym wypadku przeszkód prawnych, to znaczy zapewni odpowiednio umotywowane zastosowanie wyjątku.

Nadmienić należy, że sprawa ta nic nie ma wspólnego ze stałym zatrudnianiem inżynierów okrętowych przez armatorów norweskich podczas budowy zamówionych za granicą statków. Norwegowie ogromnie wyspecjalizowali się w dopilnowywaniu swych zamówień, wykonywanych na obcych stoczniach, utrzymując odpowiedni fachowy personel, ściśle kontrolujący i drobiazgowo przyjmujący budowę i w razie potrzeby interweniujący na rzecz armatora. Akcja związku inżynierów norweskich ma na widoku zwykłą pracę — praktykę, płatną przez stocznię obcą, udzielaną na czas budowy młodym norweskim inżynierom budownictwa okrętowego, niezależnie od sił inżynierskich delegowanych przez armatora.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYJAŚNIENIA W SPRAWIE WALUTY EKSPORTOWEJ.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 419) o obrocie pieniężnym z zagranicą oraz o obrocie zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi stwierdza w § 19, iż eksporterzy obowiązani są *bezzwłocznie* dostarczać Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu całą należność za eksport (także zaliczki na poczet eksportu).

Niestety, jednakże wielu eksporterów nie stosuje się do przepisów tego rozporządzenia, przez co naraża się na możliwość zastosowania sankcyj karnych, przewidzianych w Dekrecie Prezydenta R. P. z dnia 26. 4. 1936 r. i z 7. 5. 1936 r.

I. Przede wszystkim zdarzają się przypadki, że eksporterzy zaofiarowują do skupu walutę eksportową nie bezzwłocznie po otrzymaniu jej od odbiorcy zagranicznego, ale łącznie, kiedy zbiorą się większe wpływy za szereg transakcyj wywozowych. Jest to sprzeczne z przepisami rozporządzenia, które przewiduje bezzwłoczne oddawanie waluty eksportowej do skupu.

Równocześnie z oddaniem do skupu waluty eksportowej uzyskanej od odbiorcy zagranicznego, należy zażądać potwierdzenia skupu przez bank dewizowy na egz. V zgłoszenia wywozowego. *Potwierdzenie takie winno być wydawane oddzielnie dla każdego zaświadczenia walutowego.* O ile *jednorazowy wpływ z zagranicy* obejmuje szereg zaświad-

czeń walutowych, a wydanie oddzielnych potwierdzeń jest mocno utrudnione, wówczas bank dewizowy może potwierdzić wpływ na jednym egz. V, eksporter jednak winien dołączyć wykaz wg wzoru, którego suma ogólna musi się zgadzać ze sumą potwierdzoną na egz. V przez bank dewizowy. Wykaz winien zawierać:

1) nr zaświadczenia walutowego,
2) wartość towaru, podaną w zgłoszeniu wywozowym,
3) część wpływu potwierdzoną przez bank, która dotyczy wywozu, objętego danym zaświadczeniem walutowym,
4) w rubryce „Uwagi": rozliczenie i uzasadnienie potrąceń dokonanych zgodnie z okólnikiem nr 6 Komisji Dewizowej z dnia 11 sierpnia 1936 r.

Do wykazu należy dołączyć pozostałe egz. V, objęte wpływem, potwierdzonym przez bank na jednym tylko egz.

Okólnik nr 6 Komisji Dewizowej z dnia 11 sierpnia 1936 r. przewiduje, iż eksporterzy winni w momencie oddawania waluty eksportowej do banku dewizowego rozliczyć się z potrąceń, dokonanych na koszty zagraniczne.

Z obowiązku tego eksporter winien się wywiązać podając na odwrocie górnego odcinka egz. V rozliczenie i uzasadnienie tych kosztów.

W razie potrzeby będzie się od eksporterów żądało przedłożenia oryginalnych dowodów.

Jak to wynika z okólnika nr 6 Komisji Dewizowej eksporter może potrącać z waluty eksportowej tylko koszty zagraniczne, związane z bieżącym eksportem.

Eksporterzy, którzy zużywają część waluty eksportowej na wydatki zagraniczne na podstawie ogólnych lub specjalnych zezwoleń Komisji Dewizowej, winni przy odprowadzaniu waluty do banku dewizowego żądać potwierdzenia wg ogólnych zasad na egz. V z podaniem daty i nru zezwolenia Komisji Dewizowej oraz zaznaczeniem, czy odprowadzona waluta stanowi w ramach zezwolenia Komisji Dewizowej ostateczną regulację należności za towar wywieziony w związku z danym zaświadczeniem walutowym.

Na odwrocie egz. V eksporter winien w takim przypadku podać sumę wydatków zagranicznych. Kwota wydatków zagranicznych i kwota waluty eksportowej skupionej przez bank powinny odpowiadać wartości towaru, podanej w zgłoszeniu wywozowym.

II. Instytucje, upoważnione do doręczania zaświadczeń walutowych, winny na zaświadczeniach podawać nr serii, nadany przez Zahan w taki sposób, by nr ten odbijał się także na egz. V.

III. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 24. 7. 1936 r. uważa eksportera za zwolnionego od obowiązku zaofiarowania do skupu dewiz, o ile wykaże się on otrzymaniem należności w złotych z zagranicznego rachunku wolnego.

Wobec tego eksporter polski nie wywiązał się z obowiązku opisanego w § 19 rozporządzenia, o ile otrzymał z zagranicy inne pokrycie, a w szczególności banknoty złotowe. Jeżeli chodzi o Gdańsk — nie stanowi waluty eksportowej w szczególności przesyłka banknotów złotowych, ani wypłata złotych z konta „DAKI". Eksporter, który wywiózł towar, kontrolowany na granicy polsko-gdańskiej, za zaświadczeniem walutowym, nie wywiązał się z obowiązku dostarczenia waluty eksportowej dopóki nie przedstawi egz. V, potwierdzonego przez bank dewizowy lub Polską Kasę Rządową w Gdańsku. Obowiązek dostarczenia waluty eksportowej istnieje niezależnie od tego, czy eksporter otrzymał uprzednio złote z konta „DAKI" lub w inny sposób, czy też nie.

Eksporterzy, którzy otrzymują banknoty złotowe z zagranicy, tłumaczą się, że odbiorcy zagraniczni nie chcą inaczej regulować należności za towar.

Tutaj należy wyjaśnić, że eksporterzy mają prawo domagania się zapłaty w dewizie, jeżeli umowa i faktura zapłatę taką przewidują.

Dla uchronienia eksportera od niedotrzymania obowiązku, wynikającego z § 19 rozporządzenia Ministra Skarbu, eksporter winien dostosować umowy i faktury do wymogów tego paragrafu, to jest umowy i faktury, opiewające na waluty inne niż złote, winny zawierać zastrzeżenie zapłaty w tych właśnie dewizach.

Jeżeli zaś w umowie przewidziano cenę za towar w złotych, eksporter tak w umowie jak i w fakturze *obowiązany jest zastrzec, że zapłata nastąpić może tylko w dewizach lub złotymi z zagranicznego rachunku wolnego.*

Jeżeli eksporter otrzyma zapłatę w inny sposób, niż wyżej wymieniony (np. w postaci przesyłki banknotów złotowych z zagranicy), wówczas taką zapłatę należy traktować jako niedotrzymanie umowy i wyciągnąć odpowiednie konsekwencje prawne i faktyczne.

STOSUNKI HANDLOWE Z POLONIĄ STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ukazujące się w mieście Hamtramck (St. Michigan) pismo „Handlowiec" oficj. organ Federacji Kupiectwa Polskiego na stan Michigan, zamieszcza następującą notatkę o konkretnych możliwościach rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a St. Zjedn. A. P. za pośrednictwem kupiectwa polskiego:

„Parę tygodni temu, dzięki pośrednictwu „Handlowca" — jeden z kupców polskich otrzymał pierwszy transport konfitur z Polski. Konfitury te znacznie przewyższają dobrocią — wszystkie konfitury amerykańskie.

Przede wszystkim owoc w Polsce — jak to powszechnie jest wiadomym, jest smaczniejszy i ma więcej zapachu. To właśnie stanowi

o dobroci konfitur. Odbiorca jest ogromnie zadowolony z otrzymanego towaru. Wkrótce też nadejdzie drugi transport tych wybornych konfitur.

Drugie zamówienie wykonane przy pośrednictwie „Handlowca“, jest zamówieniem na koszyki z Polski. Zamówienie wraz z pieniędzmi już się znajduje w Polsce. Gdy nadejdzie transport „Handlowiec“ nie omieszka podać bliższych szczegółów o całej transakcji.

Dwie te pierwsze próby wykazują, że pismo nasze zaczyna spełniać swe zadanie, na różnych polach w zakresie handlu.

Import towarów z Polski, może być poważnym źródłem przyszłego dochodu kupiectwa polskiego. Trzeba tylko przełamać pierwsze lody. Pamiętamy jak było z pierwszymi transportami — dziś bardzo popularnych szynek z Polski. Obecnie idą one tysiącami nie tylko do interesów polskich, ale i amerykańskich. Szynka z Polski zdobyła sobie już poczesne miejsce, w najlepszych hotelach i restauracjach w całej Ameryce.

Tak jak spopularyzowaną została szynka, tak mogą być spopularyzowane i inne produkty, czy wyroby z Polski. Trzeba tylko zorientować się, jakie najłatwiej mogą mieć pokup, a opłaci się ich sprowadzać... To właśnie stara się robić „Handlowiec“.

Dwa pierwsze zamówienia są tylko zachętą do dalszych w tym kierunku starań.

Wydawnictwo „Handlowca“ chętnie przyjdzie z pomocą każdemu z kupców polskich. któryby chciał jakiś produkt importować z Polski, udzieli wszelkich informacyj co do importu, czy też postara się pośredniczyć w nabyciu takowego.

Zainteresowani sprawami importu polskiego, mogą się zgłaszać po informacje listownie lub osobiście do biura wydawnictwa, mieszczącego się pn. 2349 Caniff, Hamtramck, Mich. Godziny przyjęć od godziny 6-tej do 8-mej wieczorem“.

IMPORT WIKLINY DO FRANCJI.

Import wikliny do Francji nie podlega ograniczeniom kontyngentowym. Opłaty celne według pozycji 146 taryfy francuskiej wynoszą od 100 kg brutto — 5,30 fr. dla wikliny surowej, oraz 8,80 fr. dla wikliny bez kory. Do tego dochodzi 18 fr. jako taxe d‘entrepot + 2% ad valorem.

Pomimo niskich stawek. zainteresowanie rynku francuskiego obręczami wiklinowymi jest bardzo nieznaczne.

Francuski przemysł bednarski używa przeważnie do wyrobu beczek — obręczy żelaznych, gwarantujacych wieksza wytrzymałość. Dotyczy to przede wszystkim beczek do wina i piwa. Przy przewozie chemikalii w stanie półstałym. lub sypkim. coraz powszechniejsze zastosowanie znajduja beczki metalowe. lub wyrabiane z dykt, lub wreszcie, jak to ma miejsce przy cemencie — worki papierowe.

Opakowanie z tektury falistej wypiera coraz więcej we Francji — używane poprzednio do pakowania różnych towarów — skrzynie drewniane, dając przy mniejszej wadze i niższych kosztach produkcji — większy współczynnik zabezpieczenia towaru od uszkodzeń.

Na południu Francji do beczek i skrzynek używane są listwy z drzewa kasztanowego fabrykacji francuskiej, a poza tym również obręcze z francuskiej białej wikliny.

Należy dodać, że produkcja białej wikliny we Francji nie tylko wystarcza na pokrycie konsumcji wewnętrznej, lecz daje nadwyżkę na eksport (r. 1935 — 5.786 q, r. 1934 — 6.125 q), a mianowicie do Niemiec (Bawaria), Ameryki Północnej i Anglii. Na niektórych rynkach wiklina francuska konkuruje z wikliną polską (Dania).

OGRANICZENIA PRODUKCJI KROCHMALU I DEKSTRYNY W CZECHOSŁOWACJI.

W końcu września rb. ukazały się dwa zarządzenia. normujące produkcję i zbyt krochmalu i dekstryny oraz cukru i syropu ziemniaczanego. Pozostają one w związku z pracami nad reorganizacą przemysłu czechosłowackiego. Zarządzenia te normują ogólną wysokość produkcji oraz kontyngenty przypadające do produkcji zakładom przetwórczym. ponadto zabraniają ograniczenia produkcji poniżej ustalonych kontyngentów oraz ograniczenia sprzedaży w celach spekulacyjnych. Wchodzą one w życie z dn. 30. IX. 36 r.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1936 R.

AUSTRIA. Z dn. 1 listopada podwyższona zostanie opłata pobierana od obrotu bydłem i mięsem.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Cypr. Dn. 14-go ub. m. opublikowana została nowa ustawa i taryfa celna oraz związane z nimi przepisy i zarządzenia wykonawcze. Głównym celem nowej taryfy było stworzenie większej rozpiętości między stawkami preferencyjnymi dla towarów brytyjskich, a stawkami normalnymi. Ogólna stawka dla wszystkich oddzielnie nie wymienionych w taryfie towarów (taryfa liczy 116 pozycyj) wynosi 16 proc. ad val. w stosunku do towarów brytyjskich i 24 proc. ad val. w stosunku do pozostałych.

Artykuły spożywcze brytyjskie opłacają 12 proc. ad val., inne zaś — 15 proc. ad val. Ze zniżek celnych wprowadzonych nową taryfą wymienić należy zniżki cła na cement. węgiel, środki lecznicze, chemikalia, farby oraz mąkę. Zwyżki celne dotknęły wwozu obuwia, cukru, makaronu i niektórych innych artykułów.

BUŁGARIA. Opłata specjalna od miedzi została czasowo zniesiona w stosunku do niektórych postaci tego metalu.

Z dniem 1 ub. m. obowiązuje nowy współczynnik przeliczenia ceł i opłat komunalnych w złocie na należności celne i komunalne (wwozowe) w banknotach obiegowych. Wynosi on ogólnie i najwyżej 27, to znaczy, że 1 lewa zł = 27 lewom obiegowym (dotychczas współczynnik wynosił 26). Mniejszy współczynnik stosuje się jedynie w kilkunastu pozycjach taryfy celnej.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 25 b. m. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz: poz. 1 ziarna i łuski kakaowe, poz. 597 1) glejta ołowiana, mielona, w proszku i minia.

CHILE. Ogłoszone zostało wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie artykułów elektrotechnicznych do użytku domowego wyrabianych w najwyżej 30 proc. z bakelitu, galalitu i t. p.

EKWADOR. Nastąpiło podwyższenie cła na cukier.

ESTONIA. Ukazało się rozporządzenie w sprawie taryfikacji celnej lokomobil samojeżdżących.

FRANCJA. Wszelkie płatności w rozrachunkach z Niemcami, które wnieśli importerzy francuscy do 25. IX. 36 będą przez Urząd Kompensacyjny rozliczone według kursu dawnego, a płatności począwszy od 26. IX. 36 po kursie nowym.

„Journal Officiel" z 3. X. 36 przyniósł 5 dekretów, wydanych w wykonaniu ustaw monetarnych.

Dekret pierwszy tworzy przy ministrze gospodarki narodowej specjalną komisję celną dla nadzoru cen, która będzie miała na celu projektowanie i przedkładanie ministrom gospodarczym zarządzeń, obniżających stawki celne oraz znoszących kontyngenty na poszczególne towary w razie zaznaczającej się nieuzasadnionej zwyżki cen na te towary w kraju.

Dekret drugi obniża z dn. 10 b. m. cła o 20 proc. na surowce, o 17 proc. na półfabrykaty i 15 proc. na fabrykaty gotowe, jeżeli chodzi o towary niekontyngentowane. Jednocześnie zmniejsza o 20 proc. opłaty od licencyj wwozowych dla towarów kontyngentowych. Komentarz urzędowy do tego dekretu stwierdza, że zniżki celne wynoszą tylko od 3 do 5% wartości towarów tak, że nie wpłyną one na zdezorganizowanie rynku wewnętrznego. Komentarz podkreśla jednak, że obecne zarządzenia są tylko pierwszym krokiem, zmierzającym do przywrócenia swobodnego obrotu towarów między krajami. Jednocześnie dekret zmniejsza tabelę towarów kontyngentowanych o około 100 pozycyj.

Trzeci dekret kasuje opłaty kompensacyjne, stosowane dotychczas do towarów pochodzenia australijskiego, indyjskiego, nowo-zelandzkiego, południowo-afrykańskiego, egipskiego, argentyńskiego i paragwajskiego.

Czwarty dekret podwyższa oprocentowanie dwuletnich bonów obrony narodowej z 3 na 3½%.

Piąty dekret anuluje zarządzenie z 25 września r. b., a więc z dnia, w którym rząd powziął decyzję o dewaluacji franka, które odraczało płatność zobowiązań, wyrażonych w złocie lub dewizach zagranicznych.

Należy dodać, że pewna ilość zniżek została imiennie zastosowana względem niektórych towarów jak np. olejów mineralnych, herbaty i t. p.

Wyjątki od ogólnej obniżki przewidziane są dla towarów objętych ograniczeniami przywozowymi oraz jeśli idzie o wyroby gotowe — dla wszystkich tych (a zatem dla znacznej większości), które opłacają podatek importowy nie zryczałtowany t. j. nie ad valorem. Ponadto nie korzysta ze zniżek celnych pewna liczba innych jeszcze towarów, głównie rolniczych. Znaczenie poczynionych wyjątków poważnie zmniejszyło się na skutek jednoczesnego (prowizorycznego) zniesienia ograniczeń kontyngentowych w odniesieniu do towarów zawartych w blisko 100 pozycjach taryfy celnej. Spośród tych towarów na uwagę zasługują następujące: salmiak, węglan amonu, surówka żelazna, żelazo ocynowane, — ocynkowe, — miedziowane, — ołowiane, atramenty i tusze, niektóre ogniotrwałe wyroby gliniane (cegły etc.), sanitarne wyroby fajansowe, artykuły elektrotechniczne z fajansu, porcelany i t. p., szkło nietłukące, nici lniane i inne, cerata, wyroby dziane z wełny, liczne rodzaje skóry, maszyny dla przemysłu włókienniczego i zbliżonych, obrabiarki do drzewa, śruby drewniane, dykty, forniery, części odzieży z tkanin kauczukowych, różne artykuły z kauczuku, filce oraz zabawki i artykuły zabawkarskie.

Jednocześnie z częściowym zniesieniem ograniczeń przywozowych, obniżone zostały o 20 proc. wszystkie opłaty kontyngentowe. Na uwagę zasługuje również zaprzestanie poboru lub obniżenie wysokości t. z. dodatków walutowo-wyrównawczych, które dotychczas obciążały import z wielu krajów zamorskich o zdeprecjonowanej walucie.

Celem ewentualnego dalszego rozszerzenia zniżek celnych i rozluźnienia reglamentacji przywozu stworzone zostały dwa specjalne komitety, których działalność ma polegać na poddawaniu rządowi odpowiednich wniosków.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Zostały ogłoszone jako obowiązujące dla Indochin ustawy, dekrety i rozporządzenia francuskie dotyczące następujących zmian ceł i przepisów importowych: taryfikacji szkła nietłukącego, znakowania instrumentów muzycznych oraz przedmiotów ze sztucznej żywicy i z materiałów podobnych, oraz zmian wprowadzonych traktatem handlowym między Francją a Stanami Zjednoczonymi.

GRECJA. Obok zamierzonej podwyżki cła na artykuły luksusowe proponowane jest także zwiększenie ochrony celnej dla miejscowego przemysłu fajansowego i porcelanowego.

Na liście towarów wolnych do wwozu (lista A) zamieszczone zostały fosforowe nawozy sztuczne.

HOLANDIA. Z dn. 1. X. 36 zostały zniesione w myśl nowego układu handlowego przepisy kompensacyjne w zakresie przywozu jugosłowiańskiej pszenicy i kukurydzy. Pozwolenia na przywóz uzyskują importerzy dopuszczeni do przywozu przez Centralę Rolniczą; przy imporcie wymagane jest przedłożenie świadectw pochodzenia. W stosunku do innych zbóż dotychczasowe przepisy nie są zmienione.

Z dniem 1 września r. b. skontyngentowany został wwóz do Holandii wanien emaliowanych z żelaza kutego.

Okres skontyngentowania: 3 miesiące — 1. IX. — 1. XII. 36.

Okres bazowy: — 1934—1935.

Ustawowy przydział kontyngentu: 100% przywozu sztuk w przeciętnych trzech miesiącach okresu bazowego.

Cło na szkło lustrzane zostało zniesione na przeciąg roku poczynając od 1 b. m.

IRLANDIA. Z dn. 12 ub. m. wprowadzono nowe cło na niektóre usztywniające części obuwia oraz rozszerzono zakres przedmiotów podpadających pod stawkę celną pobieraną od wyrobów nie glazurowanych z gliny.

JAPONIA. Na niektóre towary pochodzące z krajów nie posiadających umów handlowych z Japonią i stosujących nieuzasadnione ograniczenia wwozowe względem towarów japońskich nałożone zostało dodatkowe cło w wysokości 50 proc. od wartości. Cłem tym objęty został przywóz świeżego mięsa wołowego i cielęcego, masła, mleka kondensowanego, skór, łoju i kazeiny pochodzenia australijskiego. Jednocześnie uzależniony został od uzyskania pozwolenia przywozowego — wwóz pszenicy, mąki pszennej, wełny baraniej oraz odpadków wełnianych i wełny starej.

KANADA. W dn. 12. IX. 36 nastąpiła wymiana depesz, w wyniku której zostały zniesione obustronne zakazy przywozu towarów, które obejmowały przy imporcie do Kanady produkty takie, jak węgiel, celulozę, drewno, azbest i futra. Przywrócenie normalnych warunków wymiany towarowej pozwoli Kanadzie na wywóz do Z. S. S. R. pszenicy, nasion, krów mlecznych, bydła rogatego, koni, różnych metali i innych.

LITWA. Ustawa walutowa z 1. X. 35 została przedłużona na czas nieograniczony.

MANDŻUKUO. Paczki pocztowe kierowane przez Syberię nie powinny przekraczać wagi 500 gr.

NIKARAGUA. Wprowadzono zmiany cła na tkaniny z jedwabiu sztucznego czystego i mieszanego.

RUMUNIA. Rozporządzenie z 22 ub. m. zwiększa formalności wymagane przy uzyskiwaniu dodatkowych kontyngentów przywozowych przez nałożenie obowiązku uzyskania uprzedniego zezwolenia na przywóz.

STANY ZJEDNOCZONE. W/g doniesień prasy niemieckiej obniżone zostały stawki celne na niektóre artykuły roślinno-spożywcze greckiego pochodzenia.

SZWAJCARIA. W dn. 21. IX. 36 wydane zostało zarządzenie o ulgach celnych dla sadzeniaków oznaczonych gatunków na okres od 15. X. do 30. IV. — Jednocześnie przywóz sadzeniaków (z poz. 45a) może być dokonywany tylko przez Centralę importu zbóż i pasz. Firmy importujące muszą być członkami Centrali.

Z dn. 5 b. m. weszły w życie zniżki cła na kartofle, owoce, jaja oraz na świnie w wadze powyżej 60 kg. (zniżka z 30 na 20 fr. od sztuki).

SZWECJA. Podwyższone zostały opłaty kompensacyjne oraz cło pobierane od margaryny.

TURCJA. Nowe zarządzenie kontyngentowe, które ma wejść w życie w końcu r. b., wprowadzi szereg zmian do obecnego systemu. Przede wszystkim niektóre towary, na które ustalane były kontyngenty importowe, mają być z tej listy wyłączone, przywóz ich odbywać się ma w drodze rozrachunku. Poza tym oczekiwane są zmiany w podziale kontyngentów przypadających do importu przez poszczególne porty.

W dn. 27. VIII. 36 zostało wydane uzupełniające zarządzenie dewizowe, które dozwala niektórym eksporterom, uprawnionym przez Min. Gospodarki na import następujących towarów w równowartości wywozu: skór ciężkich, worków, włókna kokosowego, kauczuku surowego, ziarna kakaowego, herbaty i cyny, w ciągu 3 miesięcy od daty dekretu. W razie przekroczenia terminu muszą eksporterzy odprowadzić efektywne dewizy do Banku Tureckiego.

Wobec dewaluacji franka francuskiego rząd turecki zmuszony był zająć stanowisko w sprawie parytetu swej waluty, opartej dotychczas na franku franc. Oficjalny komunikat rządowy stwierdził, że rząd turecki postanowił utrzymać dotychczasowy parytet złoty funta. Bank Centralny będzie obliczać i publikować periodycznie wartość funta w stosunku do różnych walut zagranicznych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Na rynku marokkańskim istnieje zapotrzebowanie na kosze do owoców. P/24795/49.Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców koszy. P/25986/49.Sz.

Firma w Algierze interesuje się nawiązaniem bezpośredniego kontaktu handlowego z firmami polskimi zainteresowanymi w eksporcie wymienionego artykułu. P/24368/65/Ro.

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu zamknięć błyskawicznych. P/25144/44/Ro.

Firma w Kolombo interesuje się importem blachy ocynkowanej. P/25296/56/Ro.

Firma w Malcie interesuje się importem wanien żeliwno-emaliowanych. P/25314/64/3B/RO.

Firma belgijska interesuje się importem: latarek do rowerów, dynamo 6 do 8 wolt, czerwonych świateł tylnych. P/24306/50/Ro.

W dniach najbliższych przybywa do Polski kupiec z Tunisu interesujący się importem różnych artykułów, a mianowicie: galanterii żelaznej, art. emaliowanych cynk., blachy galwanicznej, art. spożywczych, art. włókienniczych, konfekcji męskiej i dziecinnej, krzeseł, dykt, konserw mięsnych i innych. E/25635/95.

Firma w Tel-Aviv posiadająca oddział w Syrii pragnie wejść w kontakt z polskimi eksporterami mleka chudego i skondensowanego oraz z fabrykami małych worków jutowych dla przemysłu ryżowego. E/24990/4E/Kl.

Firma agenturowa w Turcji (Izmir) nawiąże kontakt z eksporterami art. włókienniczych różnego

rodzaju, posadzki dębowej, dykty, wyr. szklanych, ceramicznych, blachy i rur żelaznych, narzędzi, galanterii żelaznej oraz art. chemicznych. E/26023/4M/Kl.

Firma w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/26239/22/Kl.

Firmy agenturowe na Kubie (Hawana) nawiążą kontakt z eksporterami art. żywnościowych, wódczanych, włókienniczych i perfumeryjnych. E/25896/4H/Kl.

Firma w La Paz (Boliwia) posiadająca swą agencję w Arequipa (Peru) interesuje się importem różnych artykułów. E/26034/3.A/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SKŁADY I HANDEL ŚLEDZIEM.

Tegoroczny sezon jesienny stoi — wobec wykończenia dolnych kondygnacyj nowej chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni, i co należy podkreślić — wypełnienia tej chłodni śledziami, już pod znakiem pewnej roli Gdyni w handlu śledziem importowanym, solonym. Nastąpiła choć nieznaczna, ale widoczna koncentracja importowa śledzia w Gdyni. Nie przeszkadzając w niczym Gdańskowi pozwala ona na przyszłość lepiej wykorzystać możliwości handlu tak własnego jak i tranzytowego śledziem solonym.

Jeszcze przed oddaniem do użytku nowej chłodni uruchomiony został nowy magazyn niechłodzony przy nabrzeżu angielskim. Na wiosnę przewiduje się budowę dalszych kondygnacyj nowej chłodni. Chociaż z dotkliwym spóźnieniem, potrzeby ośrodka składowego dla śledzi w porcie rybackim w Gdyni zostały częściowo zaspokojone. Pierwszej ręki matiasy tegoroczne zostały wprawdzie stracone dla składowców gdyńskich: przyszły więc sezon dopiero będzie sezonem pełnych sortymentów, które będą mogły być dobierane na kolej do kraju i w tranzycie — z samej tylko Gdyni.

Strona techniczna właściwego składowania została ostatecznie uregulowana, tak samo, jak (w ostatnim miesiącu) uregulowana została sprawa celowej organizacji pracy w porcie rybackim.

Pozostaje najważniejsze: celowa organizacja samego handlu śledziem, jego samoobrona i skupienie z uwagi na interes własny i reprezentowane przezeń potrzeby konsumentów. Śledź dociera do spożywcy drogi, za pośrednictwo obce, wreszcie za straty na wahaniach cen konsument płaci zbyt wiele. W parze więc ze stroną techniczną, której postęp jest niewątpliwy, winien iść postęp organizacyjny, widoczny w przemyślanej inicjatywie i prawidłowej taktyce prywatnego handlu z jednej strony i w liczeniu się z jego potrzebami i zadaniami na przyszłość — przez czynnik polityki państwowej — z drugiej strony.

KRONIKA.

— **RYZYKOWNE TRANSAKCJE.** Jeszcze przed rozpoczęciem połowu śledzi jarmuckich sprzedali eksporterzy angielscy próbne partie importerom w Gdyni i w Gdańsku. Tak zresztą postępuje się co roku. Solarze angielscy chcą już przed sezonem mieć pewną podstawę do kalkulacji, aby wiedzieć jakie ceny mogą początkowo płacić rybakom. Sprzedają więc eksporterom pierwsze partie, a eksporterzy chętnie robią te ryzykowne transakcje (ryzykowne dla solarza i dla importera polskiego, a nie dla eksportera angielskiego). Bo eksporter zrobiwszy umowę

GDYNIA PORT RYBACKI

MORSKI INSTYTUT RYBACKI

HALA I CHŁODNIA RYBNA

Fabryka lodu

Składy tranzytowe w komorach chłodniczych.

Specjalny magazyn tranzytowy o pojemności 10.000 beczek śledzi.

Rachunek czekowy: nr 1222 w Banku Gospod. krajowego w Gdyni. Telefony: 1250 1778

z solarzem, oferuje fikcyjne partie importerom zagranicznym. A że handel śledziem solonym zawiera już sam w sobie dużo ryzyka, więc i importerzy chętnie ryzykują tym bardziej, że natychmiast sprzedają zakupione partie hurtownikom w kraju. Hurtownik oczekując z niecierpliwieniem na pierwszy statek ze śledziami jarmuckimi, płaci ostatecznie za ryzykowną zabawę: zagranicznego solarza i eksportera, a krajowego importera śledzi.

Bo gdy na przykład połowy będą dobre i ceny będą spadały to wielu hurtowników wycofa się z pierwszego zakupu drogich śledzi. Ryzyko zapłaci importer, a zarobi solarz angielski. Gdy połowy śledzi okażą się niewystarczające, a ceny płacone rybakom angielskim pójdą w górę, to straci tylko solarz w Anglii, a zarobią dalsze ogniwa, tj. eksporter angielski, importer polski i hurtownik krajowy.

Pierwsze ryzykowne transakcje na śledzie jarmuckie (razem Gdynia i Gdańsk około dziesięć tysięcy dużych beczek) zrobiono po cenach wyższych d cen roku ubiegłego o sześć do siedem złotych. I tak pierwszy Trade matis sprzedano po cenach hurtownych (oclone, franco wagon) od 76 zł do 79 złotych, ordinary matis: przeciętnie po 72 złotych za dużą beczkę. Smolmatisy o dwa złote taniej. Za dwie połówki cztery złote więcej.

Ze względu na to, że eksporterzy angielscy na pierwsze partie wyśrubowali ceny, a jest możliwa tendencja zniżkowa, wobec tego importerzy sprzedają te śledzie po cenie kosztów, a nawet i z pewną stratą.

(Komun. Portu Rybackiego).

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO INFORMACYJNE.

Ajencja Wschodnia Sp. z o. o. w Warszawie wydała ostatnio drukiem „Warszawski Skorowidz Branżowy na rok 1936/37". Wydawnictwo to wypełnia obszerną lukę w materiale informacyjnym, traktującym o życiu gospodarczym stolicy. Mieści ono w sobie, na przeszło 600 stronicach, szczegółowy skorowidz branżowy, zawierający ok. 700 pozycyj oraz ponad 40.000 adresów placówek gospodarczych i wolnych zawodów Warszawy. Staranny i przejrzysty układ materiału adresowego umożliwia łatwą orientację. Cena książki wynosi zł 7,50.

HERMANN MATHIESEN & Co
Spółka z ogr. odp.
IMPORT ŚLEDZI
właść.: H. Mathiesen i S. Rynecki
Adres telegraficzny: „HERMATICO"
Telefon: 28-24 Biuro
10-38 Prywatny Rynecki
30-71 „ Mathiesen
Konto bankowe:
Powszechny Bank Związkowy, Gdynia
GDYNIA Port Rybacki

DOM HANDLOWY POMMER i THOMSEN Sp. z o. o.
Gdynia, Port Rybacki
Import śledzi solonych i towarów kolonialnych
Telefon nr 30-35 Adr. telegr. Thomsen Gdynia

Kupujcie wyroby krajowe!

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

FINLANDIA

CAPELLA*	2. 11.	**Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	4. 11.
CIESZYN*	9. 11.		CIESZYN*	11. 11.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Mäntyluoto, Kaskö, Wasa, Yxpila, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	—	

ZWIĄZEK SOWIECKI

zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	

ESTONIA

CAPELLA*	2. 11.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	4. 11.
CIESZYN*	9. 11.		CIESZYN*	11. 11.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA	2. 11.
SKJOLD	9. 11.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	SKJOLD	9. 11.

ŁOTWA

URANUS* I. s.	2. 11.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* I. s.	2. 11.
LEANDER* I. s.	9. 11.		LEANDER* I. s.	9. 11.
SKJOLD	9. 11.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	SKJOLD	9. 11.
ANNA GRETA	10. 11.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	10. 11.

LITWA

ANNA GRETA	10. 11.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	10. 11.
MARIEHOLM*	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	11/12. 11.
SKJOLD	9. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	9. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
URD	2. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	4. 11.
		Stockholm — Kalmar		
INGEBORG MARIEHOLM*	28. 10. 2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	INGEBORG MARIEHOLM*	28. 10. 2. 11.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	9/10. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9/10. 11.
BLENDA	2. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	4. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
EGON LIBAU	2. 11. 9. 11.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON LIBAU	2. 11. 9. 11.
		NIEMCY		
		Hamburg		
TATTI E. RUSS HINRICH TCZEW	31. 10. 3. 11. 7. 11. 10. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TATTI HINRICH TCZEW	31. 10. 7. 11. 10. 11.
		Bremen		
URANUS* I. s. LEANDER I. s.	2. 11. 9. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* I. s. LEANDER* I. s.	2. 11. 9. 11.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	29. 10. 4. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	30. 10. 5. 11.
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
		Odense — Aarhus		
ERNA	6. 11. 20. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	6. 11. 20. 11.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
BATAVIA	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA	2. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
URSA	3. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	JAEDEREN URSA	27. 10. 9. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH* BALTROVER*	1. 11. 8. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	BALTROVER* LECH*	29. 10. 5. 11.
		Hull		
LUBLIN* LWÓW*	1. 11. 8. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	LWÓW* LUBLIN*	29. 10. 5. 11.
		Manchester/Liverpool		
HINDSHOLM	30. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	HINDSHOLM	31. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	30. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	31. 10.
		Bristol		
LINDENAU l. s.	22. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
BERENICE l. s.	4. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	BERENICE l. s.	4. 11.
		Rotterdam		
PUCK CHORZÓW	3. 11. 10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	PUCK CHORZÓW	4. 11. 11. 11.
OREST l. s. LEDA* l. s.	29. 10. 5. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	OREST* l. s. LEDA* l. s.	29. 10. 5. 11.
BUTT	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
WIBORG	1/2. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 20 dni	WIBORG	1/2. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK* HEL	3. 11. 10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	ŚLĄSK* HEL	3. 11. 10. 11.
BUTT	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	AGHIOS GEORGIOS	1/3. 11.
		Antwerpia		
JÄRVAMAA	2. 11.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	3. 11.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	WARSZAWA*	6. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
unieruchomiona do wiosny		**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny	
SKJOLD	9. 11.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	9. 11.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
TANGER LAS PALMAS	3/4. 11. 14. 11.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	TANGER LAS PALMAS	3/4. 11 14. 11.
—		**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
BERNICA	ok. 10. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	GENUA CALABRIA	30. 10. 11. 11
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
HEMLAND* GOTLAND* VASALAND*	ok. 29. 10. ok. 6. 11. ok. 12. 11.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VINGALAND* GOTLAND*	28. 10. 16. 11.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	AGHIOS GEORGIOS	1/3. 11.
SARMACJA*	ok. 29. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LECHISTAN* (ex Hemland)	31. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	27. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	PIŁSUDSKI*	16. 11.
BATORY*	14. 11.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	1. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SAGAPORACK*	31. 10.		SCANMAIL*	27. 10.
SCANPENN*	7. 11.	*(American Scantic Line)*	SCANYORK*	3. 11.
CLIFFWOOD*	14. 11.	co tydzień	SAGAPORACK*	10. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
TANGER	3/4. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	TANGER	3/4. 11.
LAS PALMAS	14. 11.	co 2 tygodnie	LAS PALMAS	14. 11.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
SAN FRANCISCO	4. 11.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SUECIA	14. 11.
SANTOS	25. 11.	co 3 tygodnie	SANTOS	3. 12.
BORE IX	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AURA	6. 11.
		co 2 tygodnie	COMETA	6. 11.
WISŁA	ok. 5. 11.	*(Rothert & Kilaczycki)*	WISŁA	ok. 12. 11.
PUŁASKI*	9. 11.	co 6 tygodni	PUŁASKI*	18. 11.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
HALLAREN	2/3. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
VAALAREN	20. 11.	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama** (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TITAN	14. 11.
—		co 3 tygodnie	TEUCER	12. 12.
			STATEK	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
SPARREHOLM	28. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
TABOR	1. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
TORONTO	3. 11.	co 3—10 dni na wejściu	TABOR	16. 11.
		co miesiąc na wyjściu		
SYROS	30. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	SYROS	30. 10.
DRYDEN	13. 11.	co 2—4 tygodnie	DRYDEN	13. 11.
		Porty Australii		
CRIPPLE CREEK	9. 12.	*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	CRIPPLE CREEK	9. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

30 października:

s/s SYROS lin. z portów Gulfu dla wy- i załad., PAM.
s/s GENUA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s DALWHINNIE lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s SINT PHILIPSLAND po węgiel, MEW.
s/s WILHELM TRABER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s PEGASOS po węgiel, MEW.
z/m WERNER VINNEN ze złomem, PAM.
s/s TORATRE po węgiel, PAM.
s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu z towarami, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MONA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KASTOR ze złomem, PAM.

31 października:

s/s LECHISTAN (ex Hemland) z Gdańska po ładunek na Lewant, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Jorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, MEW.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, Speed.

1 listopada:

m/s TABOR lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s AGHIOS GEORGIOS lin. po ładunek do portów Lewantu i Antwerpii, Rummel & Burton.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pas. i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
m/s STEADY lin. ze śledziami tow. połowów „Mewa" PAM.

2 listopada:

s/s BORE IX lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
m/s HALLAREN lin. z południowej i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s CAPELLA z Tallinna/Helsinek dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lub subst. lin. z Bremen/Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
m/s BATAVIA lin. z portów wsch. Norwegii dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s JOHANNES C. RUSS lin. po ładunek do Finlandii, Lenczat.

3 listopada:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Jorku, A. S. L.
s/s SMALAND lin. po ładunek do portów Lewantu. Polska - Lewant.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażer. do Hull, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu po emigrantów, Polbrit.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TANGER lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania. Bergenske.

4 listopada:

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

5 listopada:

s/s WISŁA lin. z Południowej Ameryki dla wyład. i ładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

6 listopada:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s MAJORCA lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.

7 listopada:

s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s MARTHA RUSS I po ładunek do Finlandii, Lenczat.
s/s INGA ze złomem, PAM.

O ZRÓWNANIE HANDLU GDYŃSKIEGO Z GDAŃSKIM POD WZGLĘDEM WARUNKÓW PRZYDZIAŁU DEWIZ.

Od pewnego czasu importerzy gdyńscy narzekają na trudności, na jakie napotykają przy przydziałach dewiz na towary zagraniczne, szczególnie na towary kolonialne, owoce i śledzie. Dopóki zarządzenia dewizowe stwarzały jednakowe warunki gospodarki walutowej na całym obszarze celnym, importerzy gdyńscy nie czuli się tak zagrożeni w swej egzystencji jak po wejściu w życie porozumienia dewizowego polsko-gdańskiego. Sytuacja, jaka wytworzyła się dla importerów odnośnych towarów po wejściu w życie wspomnianego porozumienia, daje wybitną przewagę kupiectwu gdańskiemu nad gdyńskim.

Znane są na ogół wypadki, że Komisja Dewizowa czyni coraz większe trudności w przydziale dewiz, których nie odczuwają jednak tak mocno importerzy gdańscy jak firmy gdyńskie. Dewizy dla firm gdańskich przydzielane są w ramach kontyngentu, przyznanego Gdańskowi przez Bank Polski w stosunku odpowiadającym udziałowi tych firm w przywozie towarów zagranicznych do Polski przed wejściem w życie wyżej cytowanego porozumienia. Wprawdzie kontyngent ten nie pokrywa w całości zapotrzebowania importerów gdańskich, to jednak stworzył on lepsze warunki pracy dla firm gdańskich niż mają to firmy gdyńskie. Technika przydziału dewiz w Gdańsku jest znacznie uproszczona. Przydział dewiz w Gdańsku następuje, jak już wyżej nadmieniono w pewnym stosunku do dawnych obrotów poszczególnych firm z Polską. Firmy gdańskie wiedzą z góry zawsze, jaki będą miały udział w ustalonym kontyngencie dewiz dla Gdańska i wskutek tego mają prawo otrzymania przydziału dewiz awansem na podstawie miesięcznych wniosków, bez uprzedniego przedstawienia wymaganych przepisami dewizowymi dowodów, w wysokości 50% przypadającej dla nich sumy. Przydział dewiz dla importerów gdyńskich natomiast następuje według trybu, ustalonego dla wszystkich importerów polskich. Importer gdyński nie wie nigdy z góry nawet w przybliżeniu, jakimi przydziałami będzie dysponował oraz nie otrzymuje tak łatwo zaliczki na przydział dewiz, jak firmy gdańskie.

Fakt zaliczkowania przydziału dewiz ma bardzo duże znaczenie dla importerów. Umożliwia on kupcowi gdańskiemu swobodniejsze regulowanie należności za importowany towar, wykupywanie inkasa według swego uznania itd. Importer gdański nie napotyka również na przeszkody formalne przy przekazywaniu dewiz za granicę, albowiem nie musi czekać 10—14 dni a bardzo często nawet i dłużej na decyzję Komisji Dewizowej w powyższej kwestii. Nie potrzebuje on się także legitymować z góry pozwoleniem przywozu, ani wartością towaru na tym pozwoleniu. Ten ostatni warunek jest powodem do odrzucania wniosków firm gdyńskich przez Komisję lub Banki Dewizowe ze względów czysto formalnych. Wiadomym jest, że przy dzisiejszej fluktuacji cen, wartość importowanego towaru nie może być ściśle zgodna z wartością, podaną w pozwoleniu przywozu a to dlatego, że od czasu złożenia wniosku o pozwolenie przywozu i daty wystawienia tegoż do czasu zużytkowania pozwolenia trwa najmniej trzy miesiące (pozwolenie przywozu według przepisów importowych zachowuje bowiem ważność w ciągu 3. miesięcy) a w takim czasie ceny za granicą mogą ulec zawsze pewnym zmianom w dół lub w górę. Importer gdyński, chcąc otrzymać przydział dewiz musi w powyższych wypadkach nawet przy bardzo drobnych odchyleniach starać się w Centralnej Komisji Przywozowej o skorygowanie w pozwoleniu przywozu wartości importowanego towaru, inaczej bowiem wniosek jego o przydział dewiz zostaje załatwiony odmownie. Korygowanie wartości towaru w pozwoleniu przywozu połączone jest nie tylko z pewnymi kosztami, ale także ze stratą czasu oraz konsekwencjami niewywiązania się z przyjętych zobowiązań. Tych wszystkich przeszkód nie mają firmy gdańskie. Nie należy również zapominać jeszcze o ułatwieniach, jakie posiadają firmy gdańskie przy transakcjach wiązanych. Importer gdyński musi w razie zarezerwowania przez eksportera polskiego dewiz z transakcji eksportowej wiązanej dla siebie, starać się w drodze normalnej o przydział dewiz, czego nie potrzebuje importer gdański.

Rezultat powyższych ułatwień jest ten, że towar nadeszły do Gdyni na inkaso bankowe dla importera gdyńskiego musi zalegać w magazynach portowych i nie może być przez niego wykupiony na czas, podczas, gdy ten sam towar nadeszły tym samym statkiem i w tym samym dniu, lecz z przeznaczeniem dla importera gdańskiego zostaje bez trudu wykupiony i sprzedany do Polski. Dzieje się to oczywista z krzywdą dla importerów gdyńskich, albowiem niewykupienie dokumentów w przepisanym terminie grozi tym ostatnim konsekwencjami wynikłymi z umowy o dostawę i podrywa zaufanie do kupca gdyńskiego.

Powyższy stan rzeczy nie da się gospodarczo usprawiedliwić albowiem stawia gdańskiego importera w lepsze warunki konkurencyjne od gdyńskiego i nie oszczędza wywozu złotych za granicę. Gdyński handel importo-

wy powinien zdaniem naszym korzystać z tych samych ułatwień przy przydziałach dewiz, z jakich korzysta handel gdański. — Inaczej bowiem handel zagraniczny Gdyni nie będzie mógł się rozwijać.

KRONIKA

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 29 października br. nastąpi podział kontyngentów przywozowych na okres listopad — grudzień. Z towarów kolonialnych podzielone będą kontyngenty: na herbatę z kolonij angielskich, kawę z kolonij angielskich i holenderskich, korzenie z kolonij angielskich i holenderskich, rodzynki z Cypru, masło kakaowe z Anglii i Holandii, orzechy ziemne z Holandii, ryż z Indii holenderskich oraz śledzie świeże i solone z Anglii.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Nadeszły nowe transporty herbaty cejlońskiej oraz herbaty z Indii Holenderskich i Indii Brytyjskich. Ostatnia nadeszła w transakcjach wiązanych. Dalsze transporty w transakcjach wiązanych są w drodze i to w większych ilościach.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze s/s „Scania" nadszedł do Gdyni dnia 17 października br. i wyładował około 4.500 skrzyń cytryn włoskich nowych zbiorów marki „Primafiore".

Odbiorcami towaru są Aukcje Owocowe, Bałtyckie Aukcje Owocowe i Gdyńskie Targi Owocowe w Gdyni.

Dnia 28 października br. ma nadejść do Gdyni s/s „Sarmacia" z ładunkiem pomarańcz i owoców suszonych.

W pierwszych dniach listopada nadejdą do Gdyni s/s „Lewant" pomarańcze palestyńskie nowych zbiorów.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 25 października br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 6.000 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist", 2.461 skrzyń cytryn włoskich nowych zbiorów, 420 skrzyń cytryn syryjskich i 250 kg chleba świętojańskiego. Z powyższych ilości sprzedano 1.175 skrzyń pomarańcz, po cenie 1.48 — 1,50 — i 1,51 zł za 1 kg, 1.850 skrzyń cytryn włoskich po 34. — 38,50 zł za 1 skrzynię oraz 250 kg chleba świętojańskiego po 1,70 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 19 bm. 3.350 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, z czego sprzedano 1.175 skrzyń po 1.48 do 1.51 zł za 1 kg.

Resztę towaru wycofano z powodu braku nabywców.

W tym samym dniu wystawiono do przetargu 420 skrzyń cytryn syryjskich i 368 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedano 400 skrzyń cytryn syryjskich po 30 zł za skrzynię, resztę tych cytryn jak również cytryny włoskie wycofano.

Dnia 21 października br. Aukcje Owocowe wystawiły do przetargu 2.650 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 368 skrzyń cytryn włoskich i 250 kg chleba świętojańskiego.

Pomarańcze w całości wycofano z powodu braku nabywców, z pozostałych zaś partyj towaru — sprzedano 125 skrzyń cytryn włoskich, osiągając 36 złotych za 1 skrzynię. — Chleb świętojański sprzedano w całości po 1,70 za 1 kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Obroty w towarach kolonialnych minimalne, chociaż sezon na niektóre artykuły już rozpoczęty. Należy to przypisać głównie trudnościom dewizowym i nieuregulowanej polityce kontyngentowej. Sytuacja, jaka wytworzyła się obecnie w polityce handlowo - kontyngentowej nie pozwala na angażowanie się w większych transakcjach i dostawach. Niektóre towary są nadal poszukiwane i pomimo, że znajdują się w składach celnych nie mogą jednak z braku pozwoleń przywozowych lub też trudności dewizowych dostać się do wolnego obrotu. Ze względu na sezon przedświąteczny — tendencja na niektóre towary bardzo mocna — ceny zwyżkują.

Kawa surowa:

Odczuwa się prawie zupełny brak kawy brazylijskiej. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. Kawy niebieskiej jest dostateczna ilość. Przewiduje się zwyżkę cen tak na kawę niebieską jako też i brazylijską a to wskutek zwiększenia się kosztów kompensacyjnych.

Herbata:

W handlu herbaty sytuacja naogół bez zmiany. Ceny utrzymane. Nadchodzi coraz więcej herbaty w transakcjach wiązanych, tj. z Indii holenderskich i brytyjskich. Herbata cejlońska z kontyngentu wrzesień — październik już oclona i wpuszczana zostaje do kraju. Wskutek częściowego zaopatrzenia rynku odczuwa się słabsze zainteresowanie ze strony nabywców tym artykułem.

Korzenie:

Na pieprz — tendencja słaba, ceny utrzymane. Poszukiwany jest natomiast cynamon i ziele angielskie (piment). Tych ostatnich artykułów brak jest jednak w Gdyni.

Masło i ziarno kakaowe:

Masło kakaowe poszukiwane — tendencja bardzo mocna — ceny zwyżkują. Cena waha się od 4,20 — 4,30 zł za kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało za granicą o dalsze 3 sh. na 50 kg. Obecnie płaci się już 43 sh. cif Gdynia. Spowodowało to dalszą zwyżkę cen na towar oclony.

Owoce suszone:

Z Grecji nadeszły nowe transporty fig, sułtanek i koryntek. Figi wiankowe sprzedawane są po cenach od 1,50 — 1,60 zł za kg.

Ceny na sułtanki wahają się w granicach od 2 — 2,15 zł za kg, a na sułtanki amerykańskie od 2,30 — 2,40 zł zależnie od jakości towaru.

Koryntki sprzedawane są po cenie zł 1.40 za 1 kg.

Śliwki amerykańskie — zapotrzebowanie normalne — ceny utrzymane.

Wynoszą one za gat. wielkości 40/50 — zł 1,60, a za gat. wielkości 30/40 — zł 1,70 za 1 kg towaru skrzynkowego.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

W dniu 19 października br. urządziły przetarg wystawiając 500 skrzyń cytryn włoskich (towar własny bez limitu). Towar sprzedano w całości po cenie 34,— do 36,50 za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło 6 kupców z Warszawy. Łodzi, Katowic i Gdyni. Towar sprzedano w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Urządziły przetarg dnia 20 października br. Do przetargu wystawiły 1.225 skrzyń cytryn włoskich „Primafiore". Towar sprzedano w całości w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń uzyskując cenę 36 — 38,50 za 1 skrzynię. — Udział w przetargu wzięło około 20 kupców miejscowych i z głębi kraju.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Turcja.

Do pierwszej dekady października b. r. notowano na rynku tureckim łącznie transakcyi na rodzynki tureckie około 28.000 ton.

W roku ubiegłym w tym samym czasie — około 36.000 ton a w roku 1934 — 22.200 ton.

Ceny na ten artykuł kształtowały się w ostatniej dekadzie następująco:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt 16,—	sh 26
typ 8—14	Lt 17,—	sh 29,3
typ 9—15	Lt 18,5	sh 33
typ 10—16	Lt 22,5	sh 38,6
typ 11—17	Lt 24,5	sh 42,3

Załadowania rodzynek do portów europejskich wyniosły 184.865 skrzyń — do portów angielskich 85.162 skrzyń — do innych portów 3.092 skrzyń.

Łącznie załadowano w roku bieżącym do portów europejskich 8.880 ton, w tym samym czasie w roku 1935 — 13.800 ton, w roku 1934 — 8.140 ton, do portów angielskich 5.330 ton. w roku 1935 — 5.380 ton i w roku 1934 3.005 ton, do innych portów 360 ton, w roku 1935 — 285 ton i w roku 1934 — 75 ton.

Całe tegoroczne zbiory rodzynek tureckich ocenia się na 55.000 do 60.000 ton, z czego połowa w ciągu 6 tygodni od otwarcia rynku na ten artykuł, została już z rynku podjęta.

Włochy.

Jak już w jednym z ostatnich numerów podawaliśmy, zbiory tegoroczne pomarańcz włoskich zapowiadają się bardzo dobrze, nie jest jednak jeszcze znana cena na ten artykuł.

Spadek lira spowodował zniżkę cen na cytryny włoskie, które kształtują się obecnie 35 do 40 lirów za 1 skrzynię.

Z każdym tygodniem ładuje się nowe transporty cytryn dla Londynu, Hamburga i Gdyni.

Cena na migdały włoskie słodkie utrzymuje się w dalszym ciągu na wysokim poziomie.

Rumunia.

Rumunia oblicza eksport tegoroczny orzechów włoskich na ca 500 wagonów a 10 ton. W roku bieżącym powołana została do życia Komisja Standartowa, która ma czuwać nad sortymentem towaru eksportowego i jego opakowaniem. Komisja podzieliła gatunki orzechów na: Jumbo 32 mm, Fancy 30—32 mm, oraz Medium 28—30 mm. Wymagane jest opakowanie w workach po 50 i 25 kg.

Stany Zjednoczone.

Zbiór rodzynek w Stanach Zjednoczonych oblicza się w roku bieżącym na 924.000 małych ton (short tons).

Zbiory pomarańcz ocenia się:

Kalifornia — 15.000.000 skrzyń, w roku ub. wynosiły one 14.599.000 a w roku 1934 18.990.000. Floryda — 21.000.000 skrzyń, w roku ub. — 17.700.000, i w roku 1934 — 17.600.000.

Gdyński Import Owoców Południowych

GDYNIA, ul. Władysława IV. 30 — Telefony 12-85, 12-87

Adres telegraficzny „GDYNIMOWPOL". Hurtowa sprzedaż wszelkich owoców południowych świeżych i suszonych. Dojrzewalnia bananów i pakownia owoców.